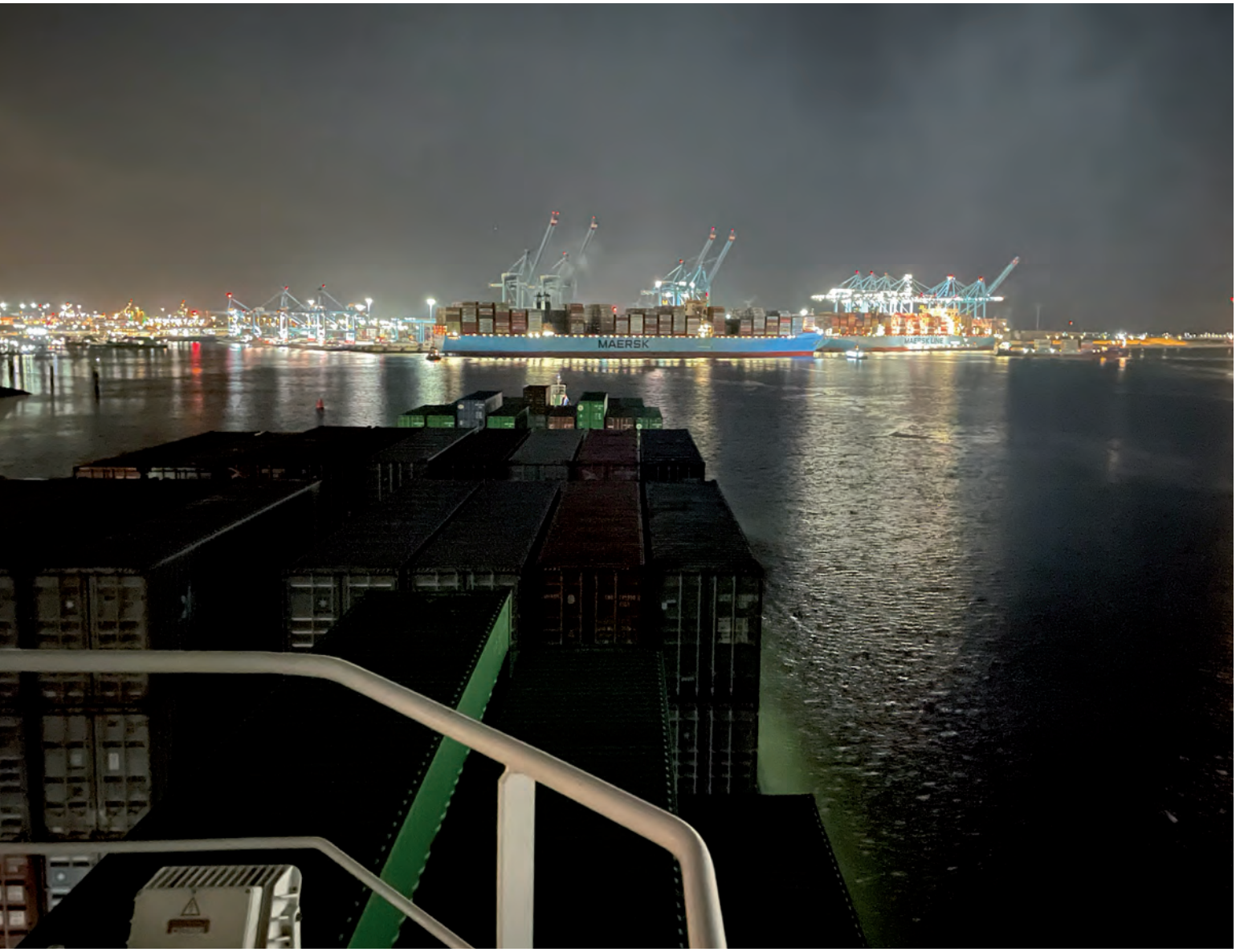
www.juengerhans.de

no. 38 - September 2022

ship's mail

REEDEREI JÜNGERHANS



S. 4 Marktentwicklung in der ersten Jahreshälfte 2022
Market Development in the First Half of 2022

S. 6 TV-Sendung Schiffahrts-tradition in Haren (Ems)
Television Report about Shipping tradition

S. 9 Jubiläen an Bord
Anniversaries on board

Liebe Leser/-innen,

während es zu Beginn des Jahres viele Hoffnungen auf ein baldiges Ende der Corona-Pandemie gab, nahm mit dem Angriff Russlands auf die Ukraine am 24. Februar eine mutmaßlich noch viel größere Krise ihren Anfang. Neben den unmittelbaren Kriegshandlungen und dem unendlichen Leid der ebenso betroffenen Zivilbevölkerung wurden schnell auch globale Auswirkungen deutlich. Vor allem aber sind auch Familien und Angehörige von Besatzungsmitgliedern teilweise unmittelbar betroffen. Wir haben versucht zu helfen, wo dies möglich war, und sind in unseren Gedanken bei den Opfern.

Schon im Frühjahr kamen Befürchtungen über drohende Hungersnöte infolge ausbleibender Getreideexporte auf. Die Energiepreise sind vor allem in Europa immens gestiegen. Die Preise für Gas und Öl stiegen rasant und der Euro verlor gegenüber dem US-Dollar massiv an Wert. Hinzu kommen gestörte Lieferketten für zahlreiche Branchen, die durch die Null-Covid-Strategie in China und damit verbundenen Hafenschließungen noch weiter verschärft werden. Für die Schiffahrtsmärkte war indes durch das Zusammenwirken mehrerer Faktoren eine Verknappung des Angebots zu verzeichnen und die Charterraten, sowohl im Container- aber auch im Schwergutsegment, erreichten neue Höchststände. Auch wenn dies nach den wirtschaftlich schwierigen Jahren sicher ein Grund zur Freude ist, so wird diese Freude durch den Krieg in der Ukraine stark getrübt. Wir hoffen auf ein schnelles Ende der Kampfhandlungen und eine diplomatische Lösung der Konflikte am Verhandlungstisch. Nur in Frieden und Freiheit können Handel und Wohlstand gedeihen. Dazu gehört ein freier und unbeeinträchtigter Seeverkehr – als Rückgrat eines florierenden Welthandels. Wir danken allen, die in den vergangenen Wochen und Monaten humanitäre Hilfe geleistet haben. Wir danken den Besatzungen an Bord für ihren weltweiten Einsatz und auch für Besonnenheit und gegenseitige Unterstützung. Wir wünschen Ihnen eine unterhaltsame und informative Lektüre!

Herzliche Grüße

Dear Readers,

While there was much hope at the beginning of the year that the corona pandemic would end soon, Russia's attack on Ukraine on February 24 began what is believed to be a much bigger crisis. In addition to the immediate acts of war and the endless suffering of the civilian population that is also affected, global effects quickly became apparent. Above all, families and relatives of crew members are in part directly affected. We have tried to help where we could and our thoughts are with the victims.
Fears of impending famine as a result of a lack of grain exports arose as early as spring. Energy prices have risen immensely, especially in Europe. Gas and oil prices rose rapidly and the euro suffered a massive loss in value against the US dollar. What adds to this are disrupted supply chains for numerous industries which are further exacerbated by the zero-Covid strategy in China and the associated port closures. For the shipping markets, however, a shortage of supply was recorded due to the interaction of several factors, and the charter rates reached new high levels both in the container and in the heavy-lift segment. Even if this is certainly a reason to rejoice after the economically difficult years, this joy is greatly spoiled by the war in Ukraine. We hope for a speedy end to the hostilities and for a diplomatic solution to the conflicts at the negotiating table. Trade and prosperity can only flourish with peace and freedom. This includes free and undisturbed sea traffic as the backbone of flourishing world trade. Thank you to everyone who has provided humanitarian aid over the past few weeks and months. We thank the crews on board for their worldwide deployment and also for prudence and mutual support. We wish you an entertaining and informative read!

Kind regards !

Herm Jüngerhans & Stefan Jüngerhans

Titelbild/Cover:
Das Titelbild zeigt die BG SAPPHIRE im Hafen von Rotterdam. (Fotograf: Frans Sanderse)
The cover picture shows the BG SAPPHIRE in the port of Rotterdam. (Photo: Frans Sanderse)

Sechs Monate Krieg in der Ukraine

Flucht aus der Heimat

Die Invasion Russlands in der Ukraine dauert nun, anders als zunächst von den meisten Experten gedacht, schon über ein halbes Jahr an. In Deutschland erreichte uns der Krieg hauptsächlich durch Ängste bezüglich einer möglichen Rezession in der Zukunft und erschwerte uns die Arbeit mit unseren ukrainischen Besatzungsmitgliedern bspw. bei den Heuerzahlungen oder den Crewwechseln.

Viel bedrückender waren allerdings die Ängste der Seeleute, welche nicht wussten, ob ihre Familien in der Heimat noch lebten. Oftmals gab es tagelang keinen Kontakt zu den Angehörigen in den schwer umkämpften Gebieten, aus denen uns jeden Tag neue schockierende Bilder erreichten. Bei vielen Seeleuten wuchs daraufhin der Wunsch, bei Ihren Familien zu sein oder diese zumindest in Sicherheit zu wissen. Fernab der Heimat waren die Möglichkeiten bei der Flucht zu helfen oder nach einer Unterkunft zu suchen oftmals begrenzt. So wurde klar, dass wir helfen müssen, denn aufgrund von Sprach- und Schriftunterschieden fiel die Orientierung oftmals schwer. Durch die Vermittlung von Unterkünften und Hilfe bei Behördengängen konnten wir bisher mehr als 20 Angehörige, meistens sogar direkt in Haren, unterbringen. Nach der mehreren tausend Kilometer langen Flucht durch Europa konnten die Familien so wieder zu Ruhe kommen und sich wieder in die Arme schließen.

Trotz dieser kleinen Erfolge ist uns bewusst, dass es in Zukunft wieder dazu kommen kann, dass Angehörige unserer Crew in lebensgefährliche Situationen geraten oder eventuell noch immer sind. **Sollten Sie Hilfe benötigen, so zögern Sie bitte nicht, Kontakt zu uns aufzunehmen!**

Six months of war in Ukraine

Fleeing home country

Contrary to what most experts initially thought, Russia's invasion of Ukraine has already been going on for more than half a year. The war reached us in Germany mainly due to fears of a possible recession in the future and made it difficult for us to work with our Ukrainian crew members, e.g. wage payments or crew changes.

Much more distressing, however, were the fears of the seamen who did not know whether their families at home were still alive. Often there was no contact with the relatives for days in the hard-fought regions from which we received new shocking images every day. As a result, many seamen wanted to be with their families or at least know that they were safe. Far from home, the opportunities to help flee or to look for accommodation were often limited. So it became clear that we had to help, as orientation was often difficult due to differences in language and writing. By arranging accommodation and helping with dealing with the authorities, we have so far been able to accommodate more than 20 relatives, most of them directly in Haren. After fleeing several thousand kilometers through Europe, the families were able to settle down and embrace each other again.

Despite these small achievements, we are aware that in the future relatives of our crew will get into or may still be in life-threatening situations. If you need help, please do not hesitate to contact us!

Marktentwicklung in der ersten Jahreshälfte 2022

Im Januar zeigten sich erste optimistischere Töne, dass die Corona-Pandemie aufgrund der mittlerweile fortgeschrittenen Impfkampagne und der zwar ansteckenderen aber im Durchschnitt milder verlaufenden Virusvarianten einigermaßen überwunden sei und somit die Weltwirtschaft auf das alte Niveau zurückkehren würde. Erste Berichte über weitere Hafenschließungen in China und die damit weiter anhaltenden Probleme im internationalen Warenverkehr trübten die Erwartungen allerdings sehr früh.

Hinzu kamen Berichte über Truppenkonzentrationen der russischen Armee an der ukrainischen Grenze und in Belarus, die, trotz anders lautender Aussage aus dem Kreml, für einen Angriff auf die Ukraine gedacht waren. Am 24. Februar 2022 begann daraufhin die russische Invasion. Daraufhin erfolgten massive Sanktionen mehrerer Staaten gegen die russische Föderation. Dieser bisher anhaltende Konflikt gilt seitdem als größtes Hemmnis der Weltwirtschaft. So sank bspw. der DAX innerhalb kürzester von ca. 13.700 Punkten auf circa 9.000 Punkte. Ein ähnlicher Rückgang zeigte sich auch bei anderen vergleichbaren Aktienindizes wie dem Dow Jones.

Aus volkswirtschaftlichen Kreisen gab es nach ersten Analysen allerdings Entwarnungen. Aus makroökonomischer Sicht werden sich die Auswirkungen des Krieges, sofern es ein isolierter Konflikt bleibt, langfristig gering sein. Die bereits auftretenden Lieferengpässe werden durch den Konflikt zwar kurzfristig verknappt, sind allerdings immer noch hauptsächlich auf den Ausbruch der Omikron-Variante in China zurückzuführen. Hinzu kommt, dass sowohl Russland als auch die Ukraine als Handelspartner eine eher geringere Rolle spielen. So ist das deutsche Handelsvolumen mit Polen trotz der viel geringeren Einwohnerzahlen vier Mal höher als mit Russland. Ein Grund dafür sind die bereits seit 2014 geltenden Sanktionen.

Nichtsdestotrotz sind Russland und die Ukraine wichtige Rohstoff- und Energielieferanten. Dies zeigt sich bspw. bei den Preisen für Weizen, welcher zu einem großen Teil in der Ukraine angebaut wird. Für einzelne Branchen kann die aktuelle Lage aber eine ernste Herausforderung werden, so ist bspw. die Chemieindustrie im hohen Maße auf Energie angewiesen und wird dementsprechend von den enormen Preissteigerungen in diesem Bereich getroffen.

Derzeit werden nahezu alle Wirtschaftswachstumsprognosen nach unten korrigiert. Zu Beginn der Kampfhandlungen in der Ukraine wurde dies noch größtenteils auf Engpässe in der Lieferkette zurückgeführt, sodass die Produktion die ansonsten sehr hohe Nachfrage nicht bedienen konnte. Die aktuell hohen Inflationsraten in den meisten Ländern, bspw. in den USA im ersten Halbjahr bei 8,5 %, sind wahrscheinlich zu einem Teil darauf zurückzuführen.

Allerdings zeigen sich in letzter Zeit auch vermehrt Anzeichen dafür, dass nun auch die Nachfrage von Seiten der privaten Haushalte sinkt. Grund dafür sind wiederum die gestiegenen Energie- und auch Nahrungsmittelpreise, welche das Einkommen der privaten Haushalte senken und folglich nicht für den Konsum anderer Güter genutzt werden können.

Alles in allem sieht der Trend in der Weltwirtshaft derzeit negativ aus und ist zu einem großen Teil abhängig vom weiteren Verlauf des Konfliktes in der Ukraine und der Omikron-Variante in China.

Auf die Schiffahrtsmärkte hat der Ukraine-Konflikt kurzfristig nur geringe Auswirkungen. Hier ist ebenfalls die Null-Covid-Strategie der chinesischen Regierung präsenter. So sorgen die rigorosen Quarantäne-Verordnungen für die Schließung von Millionenstädten, die teilweise direkt als Hafenstädte oder auch indirekt als Produktionsstandort wichtig für die internationalen Lieferketten sind. Allgemein sorgt dies für längere Lieferzeiten und unter anderem auch dafür, dass viele Schiffe vor den Häfen warten müssen, da Sie dort weder gelöscht noch neu beladen werden können. Auch führen Öffnungen nicht zu einer sofortigen Entspannung der Verladesituation, da auch nach der erfolgten Öffnung nicht alle Schiffe sofort abgear-

beitet werden können. In der Zwischenzeit strahlte dies bereits auf andere Häfen weltweit ab, sodass sich auch in Deutschland Warteschlangen bildeten oder im Herbst in den USA sogar extra Schichten an den Häfen direkt von Präsident Biden angekündigt wurden.[1]

Kurzfristig gesehen führen die verzögerten Lieferketten zu einer weiteren Verknappung des Angebots, weswegen die Charterraten weiterhin auf dem hohen Niveau des Vorjahres bleiben. NewContex hält sich im Bereich der 1100 TEU-Schiffe für 12 Monats-Charterraten bspw. über 30.000 $ / pro Tag und liegt somit noch mehr als das doppelte über dem Niveau vor der Schifffahrtskrise im Jahr 2008. Nachdem die ersten Lockerungsschritte in China bzw. speziell in Shanghai verkündet wurden, erholte sich ebenfalls der Baltic Dry Index, als Frühindikator der Weltwirtschaft, und lag seit längerer Zeit wieder über 3.300 Punkten.

Market Development in the First Half of 2022

In January, the first more optimistic talk emerged that the corona pandemic had been overcome to some extent due to the now advanced vaccination campaign and the virus variants which are now more contagious but on average milder, and that the global economy would therefore return to the former level. However, initial reports of further port closures in China and the resulting problems in international goods traffic clouded expectations very early on.

In addition, there were reports of concentrations of troops by the Russian army on the Ukrainian border and in Belarus which, despite statements from the Kremlin to the contrary, were intended for an attack on Ukraine. The Russian invasion began on February 24, 2022. As a result, several countries imposed massive sanctions against the Russian Federation. Since then, this ongoing conflict has been regarded as the greatest obstacle to the global economy. For example, the DAX dropped from around 13,700 points to around 9,000 points within a very short time. A similar decline was also evident in other comparable stock indices such as the Dow Jones.

However, after initial analyses, economic circles gave the all-clear signal. If the war remains an isolated conflict, the long-term effects of the war will be small from a macroeconomic perspective. Though the supply bottlenecks that are already occurring are being shortened in the short term as a result of the conflict, they are still mainly due to the outbreak of the Omicron variant in China. In addition, both Russia and Ukraine play a rather minor role as trading partners. The German trade volume with Poland is four times larger than with Russia, despite the much smaller population. One reason for this are the sanctions that have been in force since 2014.

Nevertheless, Russia and Ukraine are important suppliers of raw materials and energy. This can be seen, for example, in the prices for wheat which is largely grown in the Ukraine. However, the current situation can pose a serious challenge for individual industries. The chemical industry, for example, is highly dependent on energy and is accordingly struck by the enormous price increases in this sector.

Almost all economic growth forecasts are currently being revised downwards. At the beginning of the hostilities in Ukraine, this was largely attributed to bottlenecks in the supply chain, meaning that production was unable to meet the otherwise very high demand. The currently high inflation rates in most countries, for example, in the US at 8.5% in the first half of the year, are probably partly due to this.

However, there have recently been increasing signs that demand from private households is also declining. The reason for this is again the increased energy and food prices which reduce the income of private households and consequently cannot be used for the consumption of other goods.

All in all, the trend in the world economy is currently negative and depends to a large extent on the further development of the conflict in Ukraine and the Omicron variant in China.

The Ukraine conflict has only a minor impact on the shipping markets in the short term. The Chinese government's zero-Covid strategy is also more present here. The rigorous quarantine regulations are responsible for the closure of cities with over a million inhabitants, some of which are important for international supply chains directly as port cities or indirectly as production locations. In general, this results in longer supply times and, among other things, in the fact that many ships have to wait outside the ports because they can neither be unloaded nor reloaded there. Openings also do not lead to an immediate relaxation of the loading situation because not all vessels can be dealt with immediately even after the opening has taken place. In the meantime, this has already had an impact on other ports around the world, so that queues also formed in Germany or, in autumn in the US, where President Biden directly even announced extra shifts in the ports.[1]

In the short term, the delayed supply chains lead to a further shortage of supply which is why charter rates remain at the high level of the previous year. NewContex in the sector of 1100 TEU vessels for 12-month charter rates remains, for example, above $30,000/ per day and therefore amounts to more than twice the rate prior to the shipping crisis in 2008. After the first easing steps were announced in China or specifically in Shanghai, the Baltic Dry Index, the leading indicator for the global economy, also recovered and has been above 3,300 points for quite a while.

[1] *https://www.washingtonpost.com/business/2021/10/13/biden-port-los-angeles-supply-chain/*

Herm und Stefan Jüngerhans im Interview mit Joop Wösten

500 Jahre Schiffahrtstradition in der Stadt Haren (Ems)

In einer Wochenserie der NDR-Sendung „Hallo Niedersachsen“ wurden mehrere Standorte mit langer Schiffahrtstradition in Niedersachsen besucht. Natürlich gab es auch einen Tagesbeitrag zur Stadt Haren (Ems), die mit gerade einmal 23.000 Einwohnern immerhin drei Häfen besitzt und Deutschlands drittgrößter Reedereistandort ist. Als eine Reederei in der 16ten Generation wurde ebenfalls die Reederei Jüngerhans von einem Kamerateam besucht, welches die Geschäftsführung interviewte und unter anderem der Frage nachging, warum ausgerechnet die kleine küstenferne Stadt Haren (Ems) so eine große Flotte und Schifffahrtstradition hat. Außerdem zu sehen sind Bilder von Bord des historischen Binnenschiffs „Otto Deymann Senior“ im Hafen von Haren und historische Aufnahmen des alten Hafens.

Der sehenswerte Beitrag wurde am 06.07.2022 ausgestrahlt und kann in der Mediathek des NDR abgerufen werden.

Television Report about Shipping tradition

Several locations with a long shipping tradition in Lower Saxony were visited in a weekly series of the NDR program “Hallo Niedersachsen”. Of course, there was also a report of the day on the town of Haren (Ems) which has a total of three ports while having just 23,000 inhabitants and is Germany’s third-largest shipping location. As a shipping company in the 16th generation, the Jüngerhans shipping company was also visited by a camera team which interviewed the management and, among other things, investigated the question of why the small town of Haren, which is far from the coast, has such a large fleet and shipping tradition. The pictures from on board the historic barge “Otto Deymann Senior” in the port of Haren and historical photos of the old port can also be seen.

We häb‘t üm!*

Herm Jüngerhans ist neuer Schützenkönig von Haren!

Seitdem 29.05.2022 ist Herm Jüngerhans amtierender Schützenkönig des Bürgerschützenverein Haren. Das Schützenfest konnte nach zweijähriger Corona-Pause vom 27. bis 29. Mai stattfinden. Beim traditionellen Königsschießen konnte sich Herm in einem spannenden Stechen gegen seinen letzten Konkurrenten durchsetzen und darf sich nun König Herm der Erste nennen.

Ebenfalls auf dem Thron vertreten ist Holger Cosse, Leiter der Finanzierungsabteilung. Aufgrund der Pfingstfeiertage fand das Schützenfest in diesem Jahr früher statt, sodass Herm sein Amt im nächsten Jahr sogar eine Woche länger ausüben darf.

** Plattdeutscher Ausruf sobald der neue Schützenkönig feststeht. Bedeutet : “Wir haben ihn !”*

18. Harener Admirals - Cup

Nach zweijähriger Pandemiepause fand wieder der Harener Admirals-Cup statt. Die 18. Edition dieses sportlichen Fussballevents wurde in diesem Jahr von HS Shipping organisiert. Eingeladen waren alle in Haren ansässigen Unternehmen, die einen Bezug zur Seeschifffahrt haben. Diese konnten entweder mit einer eigens zusammengestellten oder mit einer im Zusammenschluss mit anderen Unternehmen gebildeten Mannschaft teilnehmen. Der Wettkampf fand im Stadion am Brookdeich statt und erstreckte sich über den gesamten Nachmittag. Gespielt wurde auf einem Kleinfeld mit je fünf Spielern und einem Torwart, dabei betrug die Spielzeit 10 Minuten pro Spiel. Anschließend wurde mit allen Teilnehmern und Zuschauern gefeiert.

In diesem Jahr haben 7 Mannschaften teilgenommen.

Der Gewinner dieses Jahres ist die Steuerberatung Anchor.

18th Haren Admirals Cup

The Haren Admirals Cup was staged again after a two-year break due to the pandemic. The 18th edition of this sporting soccer event was organized by HS Shipping this year. All companies based in Haren that are related to the shipping industry were invited. They could either take part with a team they had put together themselves or with a team formed in conjunction with other companies. The competition took place in the stadium at Brookdeich and lasted the entire afternoon. The game was played on a small field with five players and a goalkeeper and the playing time was 10 minutes per game. Afterwards, all participants and spectators celebrated together.

Seven teams took part this year. This year's winner is Anchor tax consultancy.

We häb't üm!*

Herm Jüngerhans is the new King of Marksmen of Haren!

Since May 29, 2022, Herm Jüngerhans has been the reigning King of Marksmen of the Haren shooting club. After a two-year Corona break, it was possible to stage the marksmen's festival from May 27 to 29. In the traditional King shooting match, Herm prevailed against his last competitor in an exciting play-off and can now call himself King Herm the First. Also on the throne is Holger Cosse, Head of the Finance Department. Due to the Pentecost holidays, the marksmen's festival took place earlier this year, so that Herm will be able to hold office for a week longer next year.

** regional exclamation when the new King of Marksmen is found. Meaning : "We have him !"*

Ausbildung / Training

ERFOLGREICH DIE AUSBILDUNG BEENDET

Am 15. Juni 2022 haben Jessica Gaan und Jens Funke ihre Ausbildung als Kaufmann/Kauffrau für Büromanagement bestanden. Beide haben die Prüfung mit hervorragenden Ergebnissen absolviert.

Jessica arbeitet seitdem in der Buchhaltung eines anderen Harener Unternehmens. Jens möchte im Herbst ein Studium im Bereich der Wirtschaftswissenschaften beginnen und ist bis dahin noch bei uns beschäftigt.

TRAINING SUCCESSFULLY COMPLETED

On June 15, 2022, Jessica Gaan and Jens Funke successfully completed their apprenticeship as office management clerks. Both passed the exam with excellent results.

Since then, Jessica has been working in the accounting department of another company in Haren. Jens would like to start studying economics in the fall and will be with us until then.

Jens Funke, Ausbildungsleiterin Sandra Rösler-Thole, Jessica Gaan (v. links)

Wir gratulieren beiden zum Abschluss Ihrer Ausbildung und wünschen Ihnen für den weiteren Berufsweg sowie privat alles Gute! / *We congratulate both of them on completing their training and wish them all the best for their future career and private life!*

New / New

Nick-Angelo Hirsch und Jonas Thieben

NEU IM TEAM

Am 1. August 2022 konnten wir mit Nick-Angelo Hirsch und Jonas Thieben zwei neue Auszubildende begrüßen.

Nick-Angelo konnte die Reederei im letzten Jahr im Rahmen seines Praktikums kennenlernen und begann nun nach Abschluss seiner einjährigen Berufsfachschule seine Ausbildung in unserem Haus. Ebenfalls als neuen angehenden Schifffahrtskaufmann konnten wir Jonas Thieben willkommen heißen, der zuvor sein Abitur am Windhorst-Gymnasium in Meppen ablegte.

NEW TO THE TEAM

On August 1, 2022, we were able to welcome two new trainees, Nick-Angelo Hirsch and Jonas Thieben.

Nick-Angelo was able to get to know the shipping company during his internship last year and, after completing his one-year vocational school, began his training in our company. We were also able to welcome as a new aspiring shipping clerk Jonas Thieben who previously graduated with the "Abitur" (general qualification for university entrance) from the Windhorst High School in Meppen.

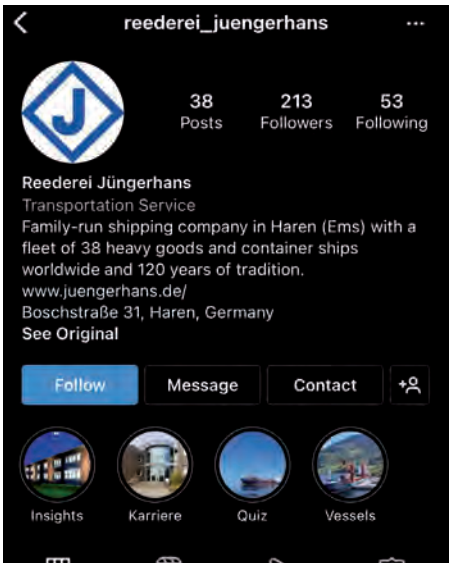
Reederei Jüngerhans auf Instagramm!

Seit November 2021 gibt es eine Instagramm-Seite unserer Reederei. Hierdurch wird unser Profil in den sozialen Medien um einen weiteren Kanal erweitert. Neu ist außerdem, dass der Account hauptsächlich von unseren Auszubildenden verwaltet wird. Diese konnten bereits über 200 Abonnenten für die Seite gewinnen!

Mit Bildern und kurzen Videos wird dort über besondere Ereignisse in unserer Reederei, in den Werften oder aus dem Ausbildungsalltag berichtet. So gab es mehrere sehenswerte Posts über den Besuch der Auszubildenden in einer Werft in Bremerhaven.

Wir freuen uns über jeden Besuch und dagelassenen Like. Natürlich darf die Seite auch gerne weitergeleitet werden!

An unsere Crews: Wir möchten mehr über den Alltag und Erlebnisse von unseren Schiffen berichten. Wenn Sie auf interessante Orte oder Ereignisse stoßen, leiten Sie Ihre Bilder und Videos bitte an unsere E-Mail-Adresse: shipsmail@juengerhans.de weiter.



Jüngerhans now on Instagram!

Our shipping company has had an Instagram page since November of 2021. This will add another channel to our presence on social media. What is also new is that the account is mainly managed by our trainees. They have already acquired over 200 subscribers to the site!

Pictures and short videos are used to report on special events in our shipping company, in the shipyards or from everyday training.

We are happy about every visit and any likes. Of course you are welcome to forward the page!

To our Crews: We would also like to report more about everyday life from our ships. So, if you come across interesting places or there are special events that you would like to share with us, please forward your pictures and videos to our E-Mail-Address: shipsmail@juengerhans.de

Jubiläen an Bord / Anniversaries on board

Auch in diesem Jahr möchten wir wieder die Gelegenheit nutzen, die Jubilare an Bord vorzustellen und zu ehren. Wir danken allen Jubilaren für die langjährige Verbundenheit zur Reederei sowie die gute Zusammenarbeit und wünschen ihnen für die Zukunft alles Gute, vor allem Gesundheit, Glück und immer eine sichere Heimkehr.

Sollte jemand versehentlich hier nicht aufgeführt sein, bitten wir dies zu entschuldigen und um kurze Mitteilung per E-Mail an die Redaktion: shipsmail@juengerhans.de

We would like to take this opportunity again this year to present and honor the people aboard celebrating anniversaries. We would like to thank all those celebrating their anniversary for their long-standing loyalty to the shipping company and good cooperation and wish them all the best for the future, above all health, happiness and a safe return home. If someone is accidentally not listed here, we apologize for this and would ask you to kindly send a short message to the editorship: shipsmail@juengerhans.de

20-jähriges Reederei-Jubiläum / 20th shipping company anniversary

ARCHIBALD MARTINITO JAVILLONAR	
Position/Rank	Chief Officer
Jubiläumsdatum/ Anniversary	21.06.2021
Schiff/Vessel	DIANA J

Archibald Martinito Javillonar wurde am 12.11.1973 auf den Phillipinen geboren. Er begann seinen Dienst im April 2002 auf der HEIDE J als Matrose. Im Jahr 2018 wurde er zum ersten Offizier befördert und sorgt nach Rücksprache mit dem Kapitän für einen reibungslosen und sicheren Ablauf der täglichen Arbeit an Bord.

Archibald Martinito Javillonar was born on 12.11.1973 in the Philippines. He started his service on the HEIDE J in April 2002 as a seaman. In 2018 he was promoted to first officer and, after consultation with the captain, ensures that the daily work on board runs smoothly and safety.

ALVIN KISEO RIVERA	
Position/Rank	Cook
Jubiläumsdatum/ Anniversary	30.08.2021
Schiff/Vessel	CORONA J

Alvin Kiseo Rivera wurde am 10.08.1974 auf den Phillipinen geboren. Im August 2001 begann er seinen Dienst als Koch auf der LEO J. Seitdem sorgt er für das leibliche Wohl der Besatzung.

Alvin Kiseo Rivera was born on August 10th, 1974 in the Philippines. In August 2001 he began his service as a cook on the LEO J. Since then he has taken care for an good nutrition of the crew.

OLEKSANDR SLAVETSKY	
Position/Rank	Chief Engenieer
Jubiläumsdatum/ Anniversary	26.09.2021
Schiff/Vessel	PHOENIX J

Oleksandr Slavetsky wurde am 03.09.1959 in Odessa, Ukraine geboren. Seinen Dienst begann er schon als leitender Ingeneur auf der ANGELA J im Jahr 2001. Seitdem stellt er einen reibungslosen Betrieb der Maschinen an Bord sicher.

Oleksandr Slavetsky was born on 03.09.1959 in Odessa, Ukraine. He began his service as chief engineer on the ANGELA J in 2001. Since then he has ensured that the machines on board run smoothly.

Jubiläen an Bord / Anniversaries on board

20-jähriges Reederei-Jubiläum / 20th shipping company anniversary

MABINI II GREGORIO TEODOSIO	
Position/Rank	Bosun
Jubiläumsdatum/ Anniversary	04.11.2021
Schiff/Vessel	BBC ECHO

Mabini Ii Gregorio Teodosio stammt von den Phillipinen und wurde dort am 18.12.1972 geboren. Im November 2001 begann er seinen Dienst als Matrose auf der INDUSTRIAL CHAMP. Im Jahr 2004 stieg er zum Bootsmann auf um in Absprache mit dem ersten Offizier die Sicherheit an Deck zu gewährleisten.

Mabini Ii Gregorio Teodosio comes from the Philippines and was born there on 18.12.1972. In November 2001 he began his service as ordinary seaman on the INDUSTRIAL CHAMP. In 2004 he was promoted to bosun in order to ensure safety on deck in consultation with the first officer.

EDGARDO FARNASO FIRMO	
Position/Rank	Bosun
Jubiläumsdatum/ Anniversary	22.11.2021
Schiff/Vessel	BBC KIMBERLY

Edgardo Farnaso Firmo stammt von den Phillipinen und wurde dort am 20.09.1968 geboren. Im November 2001 begann er sienen Dienst als Schiffsjunge auf der INDUSTRIAL CHIEF. Im Jahr 2008 stieg er zum Bootsmann auf um nun in Absprache mit dem ersten Offizier die Sicherheit an Deck zu gewährleisten.

Edgardo Farnaso Firmo comes from the Philippines and was born there on 20.09.1968. In November 2001 he began his service as deck boy on the INDUSTRIAL CHIEF. In 2008 he was promoted to bosun in order to ensure safety on deck in consultation with the first officer.

RYAN MEJOS ZULUAGA	
Position/Rank	Chief Engenieer
Jubiläumsdatum/ Anniversary	04.12.2021
Schiff/Vessel	BBC ECHO

Ryan Mejos Zuluaga wurde am 17.10.1981 auf den Phillipinen geboren. Er begann seinen Dienst im Dezember 2001 auf der SIMONE J als Ingeneurtrainee . Im Jahr 2016 wurde er zum leitendem Ingeneur befördert und stellt seitdem einen reibungslosen Betrieb der Maschinen an Bord sicher.

Ryan Mejos Zuluaga was born on October 17th, 1981 in the Philippines. He started his service on the SIMONE J in December 2001 as an engineer trainee. In 2016 he was promoted to chief engineer and since then he has ensured the smooth operation of the machines on board.

ANGELO ERISPE SEDUCO	
Position/Rank	A/B
Jubiläumsdatum/ Anniversary	15.02.2022
Schiff/Vessel	BBC EAGLE

Angelo Erispe Seduco wurde am 10.11.1977 auf den Phillipinen geboren. Im Februar 2002 begann er seinen Dienst als Schiffsjunge auf der LEO J. Im Jahr 2005 stieg er zum Vollmatrosen auf und erledigt die täglich anfallenden Arbeiten an Bord.

Angelo Erispe Seduco was born on 10.11.1977 in the Philippines. In February 2002 he began his service as deck boy on the LEO J. In 2005 he was promoted to able seaman and does the daily work on board.

KOSTYANTYN TOKMACHOV	
Position/Rank	Chief Engenieer
Jubiläumsdatum/ Anniversary	03.03.2022
Schiff/Vessel	BBC TOPAZ

Kostyantyn Tokmachov wurde am 20.10.1971 in der Ukraine geboren. Seinen Dienst begann er als leitender Ingeneur auf der CARINA J im Jahr 2002. Seitdem stellt er einen reibungslosen Betrieb der Maschinen an Bord sicher.

Kostyantyn Tokmachov was born on 20.10.1971 in Ukraine. He began his service as chief engineer on the CARINA J in 2002. Since then he has ensured the smooth operation of the machines on board.

RUPERTO PAGAL PAGAYON	
Position/Rank	Bosun
Jubiläumsdatum/ Anniversary	27.03.2022
Schiff/Vessel	DIANA J

Ruperto Pagal Pagayon stammt von den Phillipinen und wurde dort am 15.10.1962 geboren. Im März 2002 begann er seinen Dienst als Vollmatrose auf der HEINRICH J. Im Jahr 2006 stieg er zum Bootsmann auf um in Absprache mit dem ersten Offizier die Sicherheit an Deck zu gewährleisten.

Ruperto Pagal Pagayon comes from the Philippines and was born there on 15.10.1962. In March 2002 he began his service on the HEINRICH J. In 2006 he was promoted to bosun in order to ensure safety on deck in consultation with the first officer.

MCWHIELD MASAYON GARCIA	
Position/Rank	Chief Officer
Jubiläumsdatum/ Anniversary	20.04.2022
Schiff/Vessel	BBC KIMBERLY

Mcwhield Masayon Garcia wurde am 03.01.1975 auf den Phillipinen geboren. Er begann seinen Dienst im April 2002 auf der VANGUARD als Matrose. Im Jahr 2016 wurde er zum ersten Offizier befördert und sorgt nach Rücksprache mit dem Kapitän für einen reibungslosen und sicheren Ablauf der täglichen Arbeit an Bord.

Mcwhield Masayon Garcia was born on 03.01.1975 in the Philippines. He started his service on the VANGUARD in April 2002 as ordinary seaman. In 2016 he was promoted to chief officer and, after consultation with the captain, ensures that the daily work on board runs smoothly and safety.

JOELITO BORRES ARSENIO	
Position/Rank	Bosun
Jubiläumsdatum/ Anniversary	24.06.2022
Schiff/Vessel	BBC ORION

Joelito Borres Arsenio stammt von den Phillipinen und wurde dort am 19.11.1976 geboren. Im Juni 2002 fing er als Schiffsjunge seinen Dienst auf der CRESCENT an. Im Jahr 2009 stieg er zum Bootsmann auf um nun in Absprache mit dem ersten Offizier die Sicherheit an Deck zu gewährleisten.

Joelito Borres Arsenio comes from the Philippines and was born there on 19.11.1976. In June 2002 he began his service on the Crescent as a deck boy. In 2009 he was promoted to bosun to ensure safety on deck in consultation with the first officer.

15-jähriges Reederei-Jubiläum / 15th shipping company anniversary

Name / Name	Position / Rank	Jubiläumsdatum / Anniversary	Schiff / Vessel
Boris Gorbenko	Chief Engenieer	02.06.2022	PAVO J
Rommel Recto Yu	Chief Engenieer	08.05.2022	RIVER MAS
Pavel Zelinskiy	Chief Engenieer	27.04.2022	ANDROMEDA J
Roderick Soleta Fajarit	Chief Officer	17.03.2022	BBC KIMBERLY
Daryl Nillas Partosa	Chief Officer	16.02.2022	PAVO J
Denis Morozov	Captain	05.12.2021	BG SAPHIRE
Jhonor Silario Coralde	Chief Officer	27.11.2021	BBC ORION
Criston Jamerlan Valencia	Chief Officer	16.11.2021	RIVER MAS
Richard Guiruela Sanglay	Bosun	27.10.2021	BG EMERALD
Richard Monteron Domingo	Chief Officer	26.10.2021	BBC DOLPHIN
Michael Rodriguez Subito	Captain	24.09.2021	CENTURY MAS
Albert Sace Sartillo	Bosun	13.08.2021	BBC DOLPHIN
Jonathan Hipolito Del Poso	Bosun	28.07.2021	DAGAT MAS
Ezekiel Marayag Solis	Bosun	26.07.2021	BBC ONYX
Jose Virgilio Sabana Bayon	Captain	23.07.2021	BBC ONYX
Lawrence Manalo Magsino	Bosun	23.07.2021	BG JADE
Emmanuel Jesus Trajeco Tendido	Captain	01.05.2021	BBC EDGE

10-jähriges Reederei-Jubiläum / 10th shipping company anniversary

Name / Name	Position / Rank	Jubiläumsdatum / Anniversary	Schiff / Vessel
Vladyslav Kantsyr	Cook	02.07.2021	BBC DESTINY
Dexter James Hari-On Alcala	Cook	21.07.2021	BBC DIRECTION
Igor Romanov	Chief Engenieer	22.07.2021	ANDROMEDA J
Rod Javier Doloso	Cook	29.07.2021	BBC OPAL
John Racine Jr Alcantara Amparo	Bosun	11.08.2021	CORONA J
Rodion Zhyvaiev	Chief Officer	13.09.2021	PAVO J
Yevgen Shelyakin	Second Engenieer	18.09.2021	BBC ORION
Victor Espinosa Villacarlos	Chief Officer	10.10.2021	BBC DIAMOND
Jan Cesar Manankil Linao	Cook	19.11.2021	BG IRELAND
Eliakim Barnal Ayuno	Second Officer	09.12.2021	RIVER MAS
Iurii Kovalskii	Chief Engenieer	25.01.2022	BBC SONG
Melchor Cantong Alitre	A/B	27.01.2022	BBC KIMBERLEY
Mc Leonard Abarca Nastor	A/B	30.01.2022	DAGAT MAS
Cris Sorrilla Fernandez	Cook	16.02.2022	BG JADE
Roman Chibisov	Chief Officer	24.02.2022	BBC EDGE
Volodymyr Shepotilnikov	Captain	27.02.2022	BBC ORION
Richard Ringcunada Palma	Cook	06.03.2022	BBC DIRRECTION
Sergey Komandirchik	Chief Engenieer	07.03.2022	DAGAT MAS
Jayson Almonte Pastrana	Bosun	14.03.2022	BBC KIMBERLEY
Nino Jay Gocon Jatico	Chief Officer	29.03.2022	BBC DIAMOND
Oleksandr Didenko	Captain	26.05.2022	DAGAT MAS
Yakiv Zavalishyn	Electritian	27.05.2022	CORONA J
Aleksandr Shilin	Chief Engenieer	10.06.2022	BG DIAMOND
Aleksandr Novik	Captain	22.06.2022	BG DIAMOND

Nachwuchs / Addition to the family

Joven Damhuis

JOVEN DAMHUIS

Am 21.12.2021 kam Joven Damhuis auf die Welt und bescherte seinen Eltern Christian und Gesine Damhuis sowie seinen zwei Geschwistern ein vorzeitiges Weihnachts-geschenk.

Bei seiner Geburt um 21:44 Uhr wog er 3.485 Gramm und war 55 cm groß.

Joven Damhuis was born on December 21, 2021 and was an early Christmas present for his parents Christian and Gesine Damhuis as well as his two siblings.

At birth at 9:44 p.m., he weighed 3,485 grams and was 55 cm tall.

GUSTAV SPECKEN

Kurz nach Mitternacht am 28.05.2022 konnten wir Gustav, das vierte Kind von Jochen Specken, tätig als DPA und nautischer Inspektor und seiner Frau Eva-Maria, willkommen heißen.

Er kam um 0:03 Uhr mit einem Gewicht von 3.840 Gramm und einer Größe von 56 cm zur Welt.

Shortly after midnight on May 28, 2022 we were able to welcome Gustav, the fourth child of Jochen Specken, working as DPA and Nautical Inspector, and his wife Eva-Maria.

He was born at 12:03 am weighing 3,840 grams and was 56 cm tall.

Gustav Specken

Geschäftsleitung und Kollegen gratulieren Familie Damhuis und Familie Specken sehr herzlich!

The management and colleagues congratulate Family Damhuis and Familiy Specken warmly.

Impressum: **Jüngerhans Maritime Services** GmbH & Co. KG · Boschstraße 31 · 49733 Haren (Ems)
Phone +49 (0) 59 32 72 50-0 · shipsmail@juengerhans.de· www.juengerhans.de

Es wird zur besseren Lesbarkeit im Text nur die männliche Sprachform verwandt. Der Text gilt unter Berücksichtigung des AGG für männliche und weibliche Personen.

climate neutral print
www.klima-druck.de
ID-No. 21106761
bvdm.

2182220165 www.menke.de